

CHEVROULET, Tristan; SEVESTRE, Aymeric

Stratégies aéroportuaires en Suisse

Chaire de Logistique, Economie et Management – LEM

UCTC Berkeley et EPF Lausanne

CDM Working Papers Series

Déc. 2006 LEM-REPORT-2007-001

Ref. CNT –OPSTE – 8-2005

Keywords : transport aérien, aéroports, Suisse, AIG, EuroAirport, Unique
air transport, airports, Switzerland, AIG, EuroAirport, Unique

Abstract

Airport operation in Switzerland is confided to companies with private law status. The Federal Ministry has drawn up a sectoral Plan of air infrastructure, which is an instrument both of regional policy and of planning. It does not create new rights but fixes directions.

National airports respond to commercial demand, which has changed greatly during the last five years. The three national airports are Zürich, with 17.5 millions passengers a year; Geneva, with 9.5 millions; and Basle-Mulhouse - located in French territory- with 3.5 millions. There are another 10 regional airports (Berne, Sion, Lugano, St. Gallen, etc.) and further local airports providing access to alpine zones.

The Federal Government is proposing a better coordination of airport policies, as well as a systematic connection of airports to the rail network. Zürich and Geneva have been the object of a 50 year concession. The bankruptcy of SAir Group, which included Swissair, strongly destabilised Zürich airport. The actual level of traffic is thus lower than it was in 1997. In addition, future growth is restricted because of noise problems; the air corridors even had to be shifted from the neighbouring German region to the Swiss territory. Geneva was hurt earlier by the part-withdrawal of Swissair, but has already found alternative solutions and is now in a better position. Geneva airport is close to the city and well-served by train (an undertaking has been made that, by 2020, 45% of airport users will be using surface public transport), air traffic increases and the airport is profitable. It is home notably to Easyjet airline. Its strategy consists of encouraging the airlines already present to remain there, and to segment the offer according to the airline (by creating a terminal dedicated to "low cost"). Basel-Mulhouse hopes to boost its capacity to 8 million passengers a year, thanks to a similar strategy and an electronic automatic approach system.

Table of content

1.	Introduction	1
2.	Politiques et stratégies aéroportuaires	2
2.1	Zurich.....	2
2.2	Genève	5
2.3	Bâle.....	8
3.	Evolution de la compagnie nationale.....	13
4.	Régulation du transport aérien.....	13
4.1	Nouvelles concessions	13
4.2	Nouveaux règlements d'exploitation	14
4.3	Planification nationale: Plan sectoriel de l'infrastructure aérienne	14
4.4	Monitoring national : la politique aéronautique 2004.....	14
4.5	Restructuration de l'Office fédéral de l'aviation civile	15
4.6	Swiss-Europe	16
5.	Conclusions	17
5.1	Deux stratégies	17
5.2	Variations pour un carrier	17
6.	Références	18
7.	Annexe.....	1
7.1	Objectifs écologiques de la politique aéronautique	1

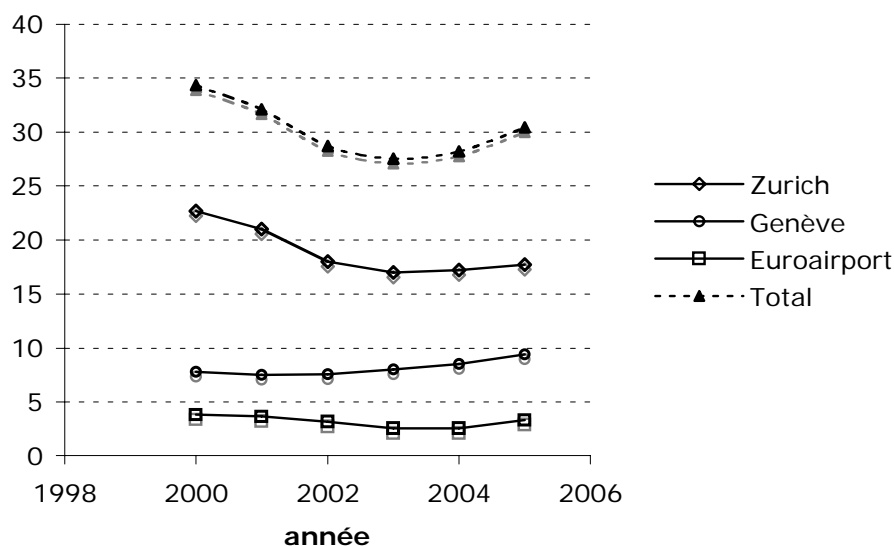
Texte original de l'expertise Suisse soumise à l'Observatoire des Politiques et Stratégies des Transports en Europe (OPSTE), Dossier No 8 «stratégies aéroportuaires», Conseil National des Transports Mars 2007, Paris.

1. INTRODUCTION

Zurich abrite, dans les faits, la compagnie Swiss et elle se bat pour conserver une fonction de plaque tournante, Genève propose des destinations européennes et des liaisons internationales point à point, Bâle, siège légal de Swiss, assure des liaisons européennes et remplace progressivement la capacité allouée à Swiss par des prestations pour les compagnies « low cost ».

La faillite du groupe SAir en 2001 a profondément chamboulé le paysage aéronautique suisse, non seulement par l'écroulement de la compagnie aérienne Swissair, mais aussi parce que de nombreuses opérations (bagages, catering) ont changé de mains. Une partie de l'exploitation aérienne a été transférée dans la nouvelle société « Swiss » dont la voilure de départ était bien inférieure à celle de Swissair. Les difficultés d'exploitation de Swiss, dont les finances font l'objet d'une attention toute particulière, ont toutefois forcé la direction à réduire encore plus les effectifs, le nombre de destination et d'appareils entre 2002 et 2006.

Passagers - vols commerciaux



Flux de passagers aux aéroports de Suisse entre 2000 et 2005.
Le volume total de l'an 2005 se situe entre 2001 et 2002.

Le gouvernement fédéral a procédé à une évaluation de la politique aéronautique suisse (Rapport sur la politique aéronautique suisse, 2004), au travers de laquelle il ressort que (p. 20) l'importance pour l'économie nationale¹ des aéroports de Zurich, Genève, Bâle, et, dans une nettement moindre mesure, Berne-Belp, Lugano-Agno et St-Gall – Alternrhein, a été, pour 2002, de l'ordre de 13.3 milliards

¹ Calcul sur la base de leur valeur ajoutée.

d'Euros (20 mrd CHF). Ces entreprises comptent au total 154'000 employés. Selon ce rapport, se sont surtout les régions limitrophes des aéroports qui profitent de cette valeur ajoutée.

Tableau 1: Importance pour l'économie suisse des six aéroports observés (2002)

Effet	Valeur ajoutée [mrd CHF] et [%]		Employés [milliers] et [%]	
Direct ²	4.3	(21.5%)	29.8	(19%)
Indirect ³	1.4	(7%)	11.3	(7%)
Induit ⁴	8.1	(40.5%)	64.1	(42%)
Catalytique ⁵	6.2	(31%)	48.9	(32%)
Total	20.0	(100%)	154.1	(100%)

L'étude rappelle que l'OACI estime qu'un chiffre d'affaires de 100 \$ dans le domaine de l'aviation civile engendre une demande d'une valeur de 325 \$. 100 emplois dans ce secteur engendreraient 610 emplois dans les autres branches de l'économie.

Ces chiffres sont plus conservateurs que ceux fournis par le York aviation study (2004), selon laquelle un million de passagers par an engendre en moyenne 950 emplois dans des entreprises fournissant des prestations d'exploitation pour l'aéroport.

2. POLITIQUES ET STRATEGIES AEROPORTUAIRES

2.1 Zurich

Le point le plus remarquable de l'aéroport de Zurich est son importance en tant qu'interface modale en Suisse : chaque jour, 75'000 personnes y passent, soit comme passagers de l'un des 370 avions soit simplement comme visiteurs, engendrant le déplacement de 20'000 voitures ou empruntant l'un des 600 bus et 340 trains qui desservent la gare totalement intégrée à la plate-forme. En parallèle à cette mobilité des personnes, ce ne sont pas moins de 1'000 tonnes de fret qui transitent quotidiennement par l'aéroport de Zurich. 15'000 personnes travaillent actuellement sur le site, qui a généré en 2005 un chiffre d'affaires d'environ 470 millions d'Euros (702,2 millions CHF), dont 60% est attribué aux activités aériennes.

L'exploitant est une société privée cotée en bourse, nommée « Unique (Flughafen Zürich SA) ». Le canton de Zurich détient 49% des actions, tandis que la ville de Zurich en possède 5% et les autres

² Les *effets directs* résultent des activités qui ont lieu à l'aéroport.

³ Indirect Les *effets indirects* correspondent aux activités des prestataires situés en amont des activités de l'aéroport.

⁴ Les *effets induits* résultent des effets multiplicateurs des dépenses des personnes employées de façon directe et indirecte et de la réutilisation des bénéfices.

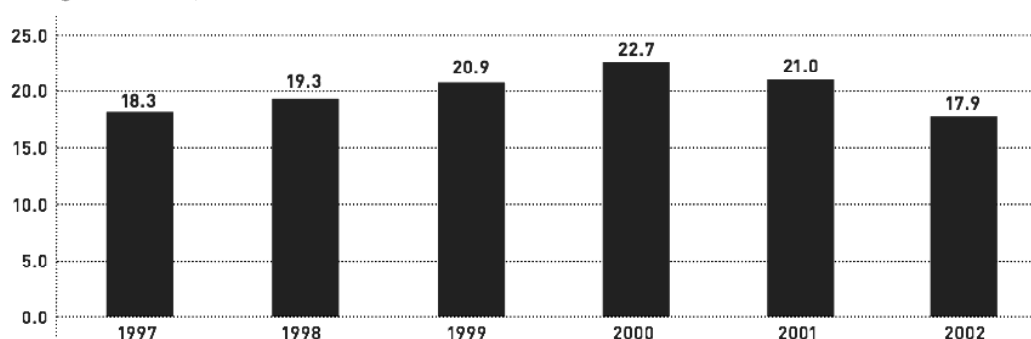
⁵ Les *effets catalytiques* sont générés par l'amélioration de la desserte et de l'accessibilité. Bénéfices pour la population et l'économie.

actionnaires moins de 5%. L'évolution de l'aéroport de Zurich-Kloten illustre de manière tout à fait unique la crise de l'aviation qui a suivi la libéralisation de 1993 en Europe : à long terme, la plateforme principale de Suisse a tout d'abord opté pour une stratégie de croissance agressive, calquée sur celle du groupe SAir. Peter Brugisser, alors aux rennes du groupe SAir avait mis au point ce qu'il a nommé la « Stratégie du chasseur », qui consistait à prendre le contrôle de nombreuses compagnies nationales et régionales, et à les utiliser pour alimenter une plaque tournante, l'aéroport de Zurich. Mais les proies se montrèrent plus difficiles à maîtriser que ne l'avait prévu le chasseur, les munitions manquèrent... et c'est finalement tout le groupe SAir qui s'est retrouvé poursuivi par ses créanciers : il fut mis à sang, puis liquidé par pièces. L'activité de Swissair, la compagnie aérienne du groupe, dont le siège se trouvait à l'aéroport de Zurich, fut réduite, transférée à la société Swiss, au nouveau domicile officiel de Bâle. Même si Bâle n'a pas eu l'occasion de profiter longtemps de cette opportunité – Swiss ayant décidé en 2006 d'en retirer tous ses vols – ces changements intempestifs et profonds de l'exploitation aérienne ont sérieusement perturbé l'activité des principaux aéroports de Suisse, à commencer par Zurich.

Passagers

17,7 millions de passagers ont utilisé l'aéroport de Zurich en 2005. Ce chiffre est supérieur de quelques pourcents à celui des deux années précédentes, mais il reste inférieur de 5 millions à celui de l'année 2000. La compagnie Swissair qui était basée à Zurich s'est écroulée en octobre 2001 et les chiffres de 2000 n'ont plus jamais été approchés, malgré que Swiss transporte actuellement (2005) environ 9 millions de passagers au travers des installations zurichoises. Le deuxième « carrier » important du site est Lufthansa, avec un peu moins d'un million de passagers par an.

Passenger volumes, 1997 to 2002 (in millions)



Source : Aéroport de Zurich, 2004.

Pic de passagers à l'aéroport de Zurich. Le volume 2005 se situe au niveau de 2002.

Dans les années précédant la chute du groupe SAir, l'aéroport de Zurich s'était engagé dans de très substantiels travaux d'agrandissement. Certains ont été ralentis alors que d'autres, notamment le projet d'un dock au centre du terrain d'aviation, ont été achevés. Vu la baisse de fréquentation, l'aéroport est actuellement surdimensionné et ses moyens d'exploitation dernier cri sont sous-utilisés. Les coûts élevés qui en découlent sont répercutés sur les compagnies aériennes : la taxe passagers y est de loin la plus élevée de Suisse, actuellement de 24 Euros (CHF 36.-, dont 21 pour l'usage des infrastructures, 10 pour la sécurité et 5 pour les mesures antibruit). La situation n'est pas en voie d'amélioration car une augmentation de CHF 1.- a été annoncée pour le 1 janvier 2007 et, en plus, l'exploitant prévoit

une augmentation du coût des mesures de sécurité. Genève et Bâle, notamment, offrent des prestations à des tarifs de trente à cinquante pour-cent inférieurs.

Fret

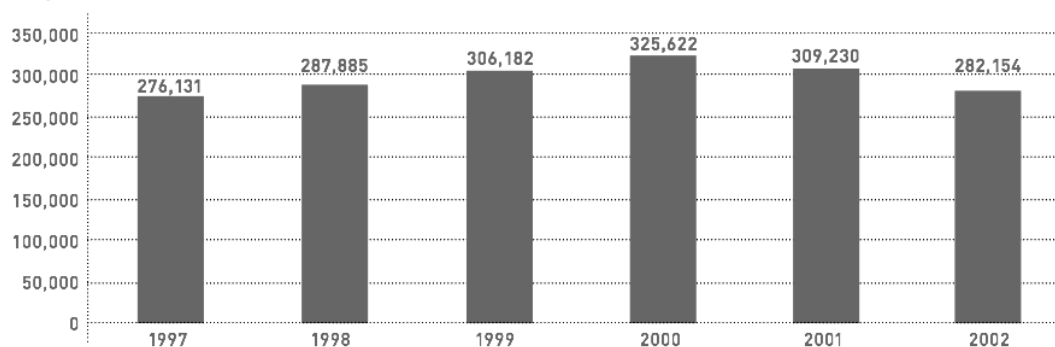
L'aéroport de Zurich dispose d'un terminal fret totalement automatisé, exploité par la société Cargologic SA. La capacité est de 700'000 tonnes sur 33'000 mètres carrés. Durant l'année 2005 environ la moitié de cette capacité a été mise en service pour faire transiter 372'000 tonnes de fret.

Exploitation

Avec 267'000 mouvements aériens enregistrés en 2005, l'aéroport de Zurich n'a pas encore retrouvé les chiffres de dix ans en arrière. Même si cela peut en grande partie être attribué au problème de SAir Group, qui est en train d'être résolu, il semble peu probable que les résultats de 2000 (plus de 325'000 vols) soient atteints ces prochaines années car un nouveau problème a surgi : les limites de tolérance du voisinage.

L'aéroport de Zurich a des difficultés à faire accepter les nuisances sonores qu'il génère, tant en Suisse qu'à l'étranger : historiquement, la plupart des vols d'approche et les zones d'attentes étaient situées au-dessus de l'Allemagne. Mais les riverains, soutenus par les autorités locales –peut-être à leur tour sensibles aux - ont lancé un processus politique qui a abouti à une réduction drastique des vols au-dessus du sol germanique. Le nombre de vols ne doit dorénavant pas dépasser 100'000 par année. *A posteriori*, cette action en justice a permis de créer un environnement décisionnel favorable à la réalisation des desseins avérés de Lufthansa (Cf. chapitre 3) et à la stratégie d'expansion de l'aéroport de Munich.

Flight movements, 1997 to 2002



Source : Aéroport de Zurich, 2004.

Plafonnement des mouvements aériens à l'aéroport de Zurich en 2000. 2005 est légèrement inférieur à 1997.

La situation internationale a été compliquée par la difficulté de trouver des alternatives acceptables⁶ en Suisse car l'espace aérien au sud de Kloten passe à proximité directe de la ville de Zurich, et notamment au-dessus d'une région « Goldküste » dont la qualité environnementale exceptionnelle a attiré depuis des décennies les résidents les plus fortunés du pays. Ces derniers sont maintenant engagés dans des négociations tendues pour préserver la qualité de vie de leur région, donc le report des vols au-dessus de territoires situés plus à l'Ouest. Une procédure de consultation est actuellement en cours.

2.2 Genève

L'aéroport international de Genève a fourni des prestations à environ 9,5 millions de passagers en 2005⁷, ce qui est l'équivalent d'un peu plus de la moitié de Zurich. Le trafic est en hausse de 9,5% par rapport à 2004, avec un accroissement relativement faible, 3,2%, du nombre de mouvements d'avions commerciaux (170'000 atterrissages et décollages, donc environ 65% du chiffre zurichois). La grande différence entre les deux politiques d'exploitation est qu'Aéroport International de Genève (AIG), la société d'exploitation de l'aéroport, a pu poursuivre une croissance plus régulière car elle n'a été touchée que marginalement par la crise Swissair. Dans les faits, c'est bien auparavant que Swissair a fortement délaissé AIG (ce qui avait aussi généré une crise à Genève). AIG a ensuite réagi en ouvrant sa plate-forme à de nombreuses compagnies, en allant littéralement chercher les clients potentiels à travers toute l'Europe et en cherchant à élaborer des solutions visant à les fidéliser. Le terrain à disposition de Genève ne permet pas d'envisager la construction d'une seconde piste. Les efforts ont donc été concentrés sur l'optimisation de l'exploitation de cette seule piste et, notamment, l'amélioration des terminaux ainsi que la création d'un terminal « low cost » par réhabilitation d'une ancienne aérogare.

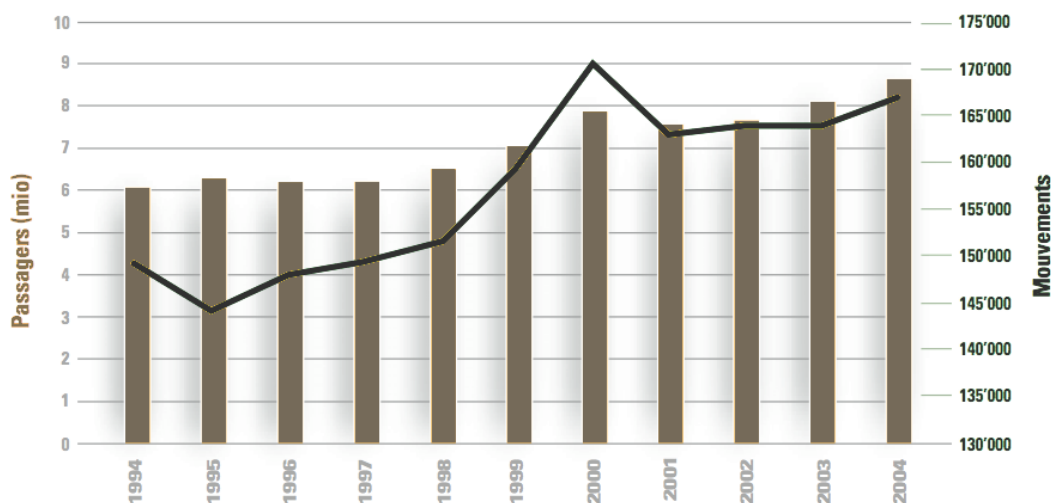
Statut et exploitation

L'aéroport international de Genève est un « Établissement Public Autonome » : il est exploité selon les règles d'une entreprise commerciale, et doit par conséquent financer ses dépenses de fonctionnement et d'investissement par ses recettes aéronautiques et commerciales propres, sans subvention publique. Par contre, il rétrocède la moitié de ses bénéfices à l'Etat.

La société d'exploitation AIG emploie environ 550 employés et plus de 6'500 personnes travaillent sur le site. La piste principale, seule piste « en dur », mesure 3'900 m. En parallèle, on trouve une petite piste en gazon, 700 mètres, destinée aux vols privés. L'aéroport se trouve à seulement 5 km du centre ville.

⁶ Un accord signé entre Kurt Bodewig, ministre allemand des transports et Moritz Leuenberger, Président de la Confédération, prévoyait un plan de réduction des nuisances qui devait être mis en place en septembre 2001. Mais Unique est parvenu à soulever une opposition suffisante pour que le parlement refuse de ratifier cet accord. Les conditions que l'Allemagne, soutenue par Bruxelles, imposa par la suite s'avèrent maintenant bien plus défavorables pour l'aéroport de Zurich et pour la région que la proposition de 2001.

⁷ AIG a recensé 9'411'105 passagers en 2005.



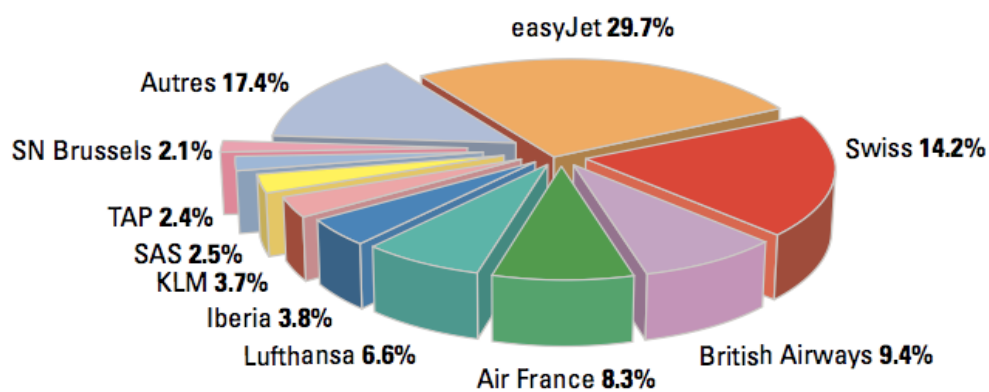
Source : AIG, Rapport environnemental, 2005.
Passagers et mouvements à Genève, entre 1994 et 2004.

Fret

L'AIG offre des prestations pour l'acheminement du fret. Il dispose d'une capacité de 100'000t/an et d'une surface de traitement de 24'000 m². Cette activité s'avère ainsi modeste par rapport à Zurich. Le volume traité en 2005 a été de 51'543 tonnes, mais parmi celles-ci seules 32'436 t ont pris l'avion car 18'107 t ont en fait été affrétées par camion (source : AIG, site Internet, 2006).

Compagnies aériennes

Le principal « carrier » de l'aéroport de Genève est Easy Jet, avec environ 30 % du marché. Il est suivi par Swiss et British Airways (env. 10% et 8%).



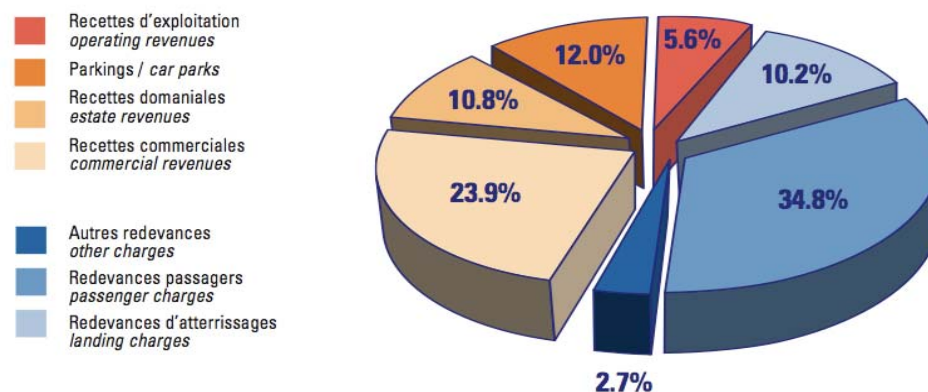
Source : Aéroport International de Genève, Rapport annuel 2005, 2006.
Parts de marché du trafic de ligne, avec nette prédominance d'Easy Jet.

AIG estime que sa capacité maximale peut atteindre, avec la pleine exploitation du nouveau terminal « low cost », environ 13 millions de passagers (B. Buss, Agefi, 5.8.04) par année, soit un peu plus de

70% de la capacité utilisée actuellement à Zurich. Le nombre de passagers pourrait certes encore être augmenté si les compagnies parviennent à optimiser les créneaux horaires et le remplissage des avions, mais la piste unique limite le nombre de mouvements quotidiens.

Finance

L'analyse des recettes de l'AIG est intéressante : elle montre certes la prédominance des redevances passagers, qui comptent pour plus du tiers (34%), puis les revenus commerciaux, pour un quart (23,9%), mais on voit surtout que les recettes de parking occupent déjà la troisième place (12%), et donc qu'elles précèdent les redevances d'atterrissage (10,2%)! Cet ordre illustre bien la politique AIG qui consiste à rendre l'aéroport de Genève attractif pour les compagnies aériennes par des coûts très compétitifs.



Source : Aéroport International de Genève, Rapport annuel 2005, 2006.
Recettes de l'Aéroport international de Genève, 2005.

Nouvelle stratégie d'offre et de tarifs

AIG cherche à fidéliser les compagnies aériennes qui prendront des engagements contractuels de durée oscillant entre 3 et 5 ans : celles-ci pourront bénéficier de ristournes en fonction de leur croissance de trafic ; ces ristournes pourront aller jusqu'à 40% du montant annuel perçu par les taxes de passager. Les frais de sûreté (CHF 8.-/ 5 €) ne sont pas considérés dans cette offre car ils ne sont pas négociables.

AIG vient de réaménager un aérogare, ce qui lui permet de segmenter ses prestations aéroportuaires entre un service « standard », par le terminal principal (T1) et un service simplifié par le terminal réaménagé (T2). Les prestations simplifiées seront facturées moins cher et seront disponibles pour toutes les compagnies (pas réservées aux « low cost »). La taxe de passager en classe simplifiée sera de CHF 14.- contre CHF 22.- en « standard » (environ 10€ et 15€). Les deux taxes comprennent les mêmes frais de sûreté (CHF 8.-).

Amélioration du rôle d'interface modale

La part des personnes se rendant à l'aéroport en utilisant les transports publics – personnel travaillant sur le site et passagers – était d'environ 20% en 2001. Lors du renouvellement de sa concession

fédérale cette année-là, l'Aéroport International de Genève a pris l'engagement de faire en sorte que la proportion d'accès écologique (transports publics, vélo, marche) atteigne 45% en 2020.

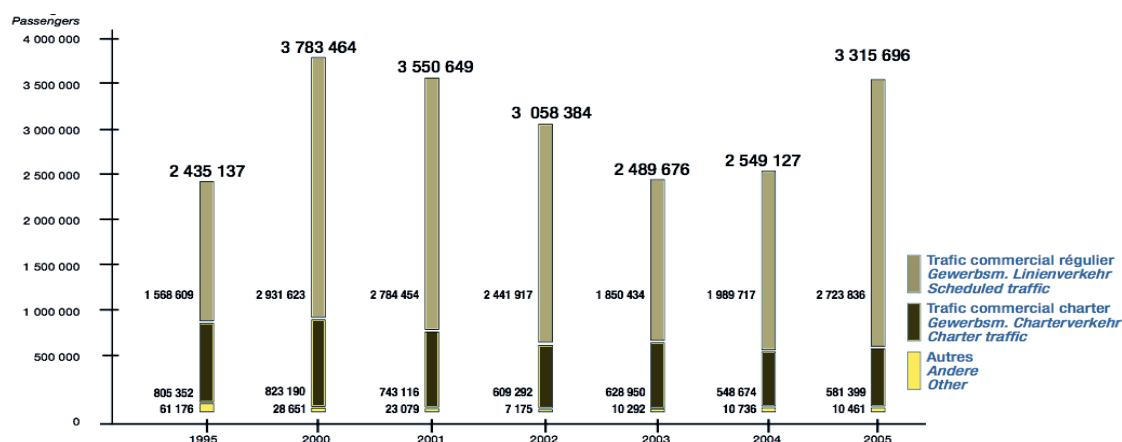
Pour réaliser ce changement, l'AIG fait bénéficier l'ensemble des personnels du site aéroportuaire d'un abonnement de transport public régional à un prix inférieur aux tarifs des parkings de l'aéroport. L'abonnement est combiné avec des prestations de « car sharing ». Par ailleurs, des navettes spéciales (NPA) sont organisées pour les employés qui prennent leur travail très tôt ou le quittent très tard. Ces prestations sont financées par une hausse des tarifs des parkings du personnel du site aéroportuaire (hausse de 20 Euros/mois).

2.3 Bâle

Bâle-Mulhouse se trouve sur territoire français; la société EuroAirport l'exploite toutefois selon un accord franco-suisse. Les 3,3 millions de passagers transportés en 2005 situent EuroAirport au rang de « troisième » aéroport national en Suisse. Ce chiffre est le tiers de Genève et le cinquième de Zurich. La société Swiss siège officiellement à cet endroit et y emploie environ 800 personnes. Dans les faits, l'essentiel des activités aériennes de Swiss se déroule néanmoins à Zurich-Kloten.

L'activité cargo est un peu plus importante que Genève (83'000 tonnes contre 51'000), mais elle montre un recul de 6% par rapport à l'année précédente.

Comme Zurich, EuroAirport a été touché de plein fouet par la débâcle de Swissair. Le trafic passagers, bien qu'en hausse de 30% par rapport à l'année précédente, n'est pas encore revenu à la hauteur des années 2000.



Source : EuroAirport, 2006.
Evolution du trafic passagers à l'EuroAirport entre 1995 et 2005.

Résultats financiers

Le chiffre d'affaires en 2005 est de 63,6 millions € soit une augmentation de 9,7%. Ce résultat est tout proche du niveau atteint en 2002 (64,1 M€). L'excédent brut d'exploitation vaut 24,6 millions € et le résultat net est à nouveau positif à 4,1 M€ contre -2,7 M€ en 2004.

Dans son rapport sur la politique aéronautique, le Conseil fédéral a indiqué qu'il souhaitait une poursuite de l'exploitation franco-suisse de l'aéroport. Dans cette perspective, Bâle-Mulhouse doit pouvoir se développer conformément à sa dimension trinationale (CH, F, D). Ce développement implique, entre autres, d'améliorer les modalités d'approche.

Offre de prestations

EuroAirport dessert plus de 90 destinations directes et propose chaque semaine 420 vols réguliers vers 47 aéroports (dans 43 villes) ainsi qu'une vingtaine de vols vacances. Ces vols sont assurés par environ 20 compagnies aériennes en vols réguliers.

Les compagnies aériennes membres de Star Alliance, One World et SkyTeam donnent accès au réseau intercontinental en reliant l'EuroAirport aux principaux hubs européens (Copenhague, Francfort, Londres, Munich, Paris, Vienne et Zurich) et.

Comme Genève, EuroAirport poursuit une stratégie de développement sur la base d'offres de prestations différenciées à des tarifs différenciés (standard ou « low cost ») et il s'efforce aussi de fidéliser les compagnies. Les faits semblent confirmer l'efficacité de cette stratégie : EasyJet a très fortement développé ses activités sur la plateforme rhénane. La compagnie a créé une base qui a généré d'une centaine d'emplois directs. Ceci compense une partie de la perte due à la décroissance de Swiss et à son repliement sur Zurich.

Tableau 2. Principales compagnies aériennes desservant l'EuroAirport (% passagers).

	2001	2002	2003	2004	2005
easyJet Airline Ltd.	-	-	-	13	34,2
Air France	25,3	28,3	35,4	32,2	23,4
Swiss International Air Lines Ltd.	-	54,7	41,5	27,7	14
Deutsche Lufthansa AG	4,4	6,7	9,6	9,7	8,1
Hapag-Lloyd Flug GmbH	5,6	6,5	9,2	8,8	7,7
British Airways	-	-	-	-	4,6
Autres / Andere / Other	-	-	-	2,9	8

Source : EuroAirport, rapport annuel 2005, 2006.

Les chiffres sont néanmoins éloquentes : l'année de sa création, Swiss transportait pratiquement 55% des passagers empruntant l'EuroAirport. Mais, en moins de 3 ans cette part a fondu à 14% seulement ! (changement d'autant plus important que le nombre total a diminué). En 2005, suite à l'acquisition par Lufthansa, la direction de Swiss a déclaré qu'elle abandonnait la desserte d'EuroAirport (tout en conservant des vols en code-sharing). Mais en fin 2006, elle annonce vouloir y maintenir une certaine activité.

Marchés

EuroAirport était historiquement connu comme point de départ et d'arrivée pour les vols « charter », mais ce marché laisse progressivement la place aux vols réguliers dont le volet « low cost » offre une alternative réelle : sur les 3,3 millions de passagers comptés en 2005, 82% (2,7 millions) ont utilisé les vols réguliers, ce qui représente une augmentation de 37% par rapport à l'année précédente. Pour

accompagner ce changement de marché qui exige des infrastructures plus efficaces, EuroAirport a entrepris un programme d'extension, qui a été achevé en 2005 avec la mise en service du Terminal Sud. Les tarifs de l'EuroAirport sont à peu près similaires aux prestations standard de Genève.

Fret

Le secteur fret express reste stable avec un peu plus de 24 000 tonnes (2005), tandis que le fret camionné, un peu plus de 51 000 tonnes, baisse légèrement (5%) et le trafic fret tout cargo, environ 8000 tonnes, chute de pratiquement 20%. EuroAirport attribue cette baisse à « l'interruption des vols de Korean Air pendant 6 mois et [à] la situation difficile du fret aérien en général » (EuroAirport, rapport annuel 2005).

Par ailleurs, EuroAirport déclare qu'il va réexaminer comment développer le fret express.

Mouvements

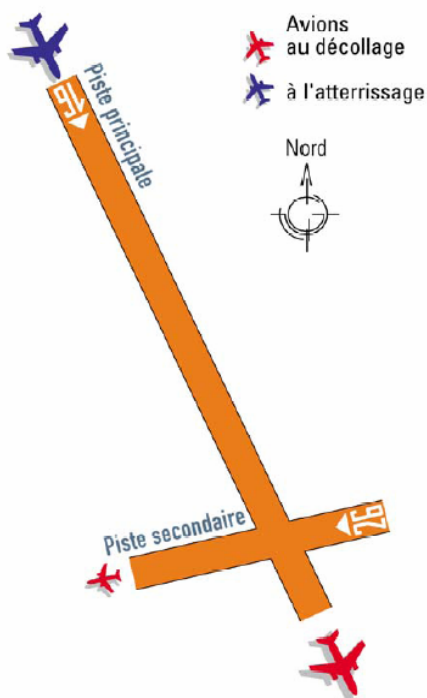
Le nombre de durant l'année 2005, EuroAirport a comptabilisé 82'142 mouvements (décollages et atterrissages), ce qui constitue une augmentation de 6% par rapport à l'année précédente. La croissance des mouvements de passagers a quant à elle bondi de 24%. EuroAirport attribue cette évolution à deux facteurs : un taux de remplissage plus élevé des avions et l'utilisation d'appareils de plus grande capacité.

L'augmentation d'efficacité est même plus importante car, parmi les mouvements enregistrés, environ 20'000 (un quart) ne concernent pas le trafic commercial, alors que le taux d'occupation de ce trafic privé est par nature très stagnant.

Exploitation aérienne multinationale

Les avions atterrissent principalement par le nord (plus de 90% des atterrissages en provenance par Allemagne-France) et décollent vers le sud, en direction de la Suisse (plus de 65% des décollages). Ce faisant, ils empruntent la piste 16, qui est équipée d'un système d'aide au pilotage « ILS ».

Pour des raisons de sécurité, les mouvements doivent se faire face au vent. Ainsi, si le vent du nord est trop fort, les avions doivent atterrir par le sud (5% à 9% des atterrissages) et décoller vers le nord (15% des décollages). Or la piste n'est pas équipée d'ILS dans ce sens : les avions sont guidés par radar jusqu'au voisinage de la piste, puis ils effectuent un virage à vue avant de se poser. Dans le but de permettre une exploitation sud-nord dans de meilleures conditions et augmenter la fiabilité du service – notamment pour éviter de devoir dérouter les avions vers d'autres aéroports lorsque les conditions sont défavorables – EuroAirport projette d'équiper la piste principale d'un ILS dans les deux sens.

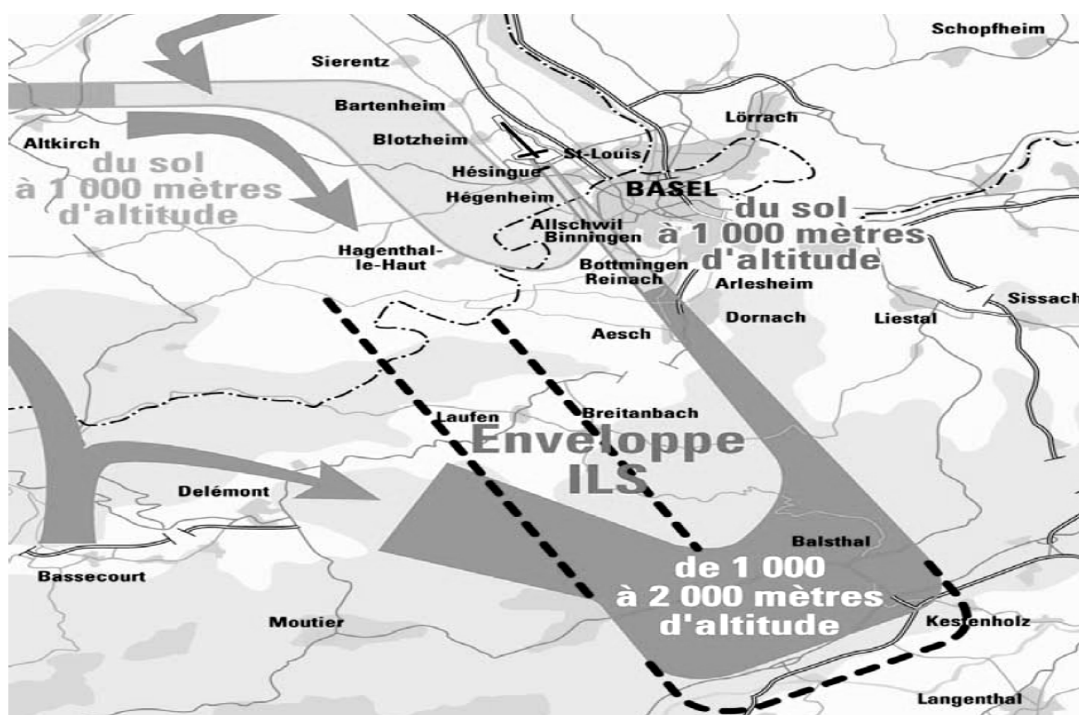


Une consultation a été lancée auprès des riverains français et suisses, selon une nouvelle voie de droit française visant l'application de la « Convention d'Espoo⁸ », où la population des cantons concernés (BS, BL, SO, BE, JU) a pu donner son avis (mais la décision appartient à EuroAirport, avec voies de recours selon le droit français).

Officiellement, les modalités d'utilisation des approches par le sud ne changeront pas avec l'ILS car il est prévu qu'EuroAirport n'augmente le nombre total d'approches par le sud dans les années à venir. Avec des fréquences annuelles entre 2'800 et 4'400, les approches par le sud représentaient un peu moins du dixième du total sur la période 2000-2004 (5,6% à 9,3%). Néanmoins, une fois la piste équipée, rien n'empêche, techniquement, de reporter une bien plus grande partie du trafic sur la Suisse. Il ne s'agirait alors que de négociations dans le contexte de droit français, éventuellement européen.

Les nouveaux itinéraires rendus possibles par l'ILS 34 font que davantage de personnes seront exposées au bruit des avions: le nombre des personnes survolées par des avions volant à moins de 1000 mètres d'altitude passerait de 18'000 à 23'000 et environ 48'000 personnes seraient survolées par des avions volant entre 1'000 et 2'000 mètres d'altitude. Les nuisances sonores seront toutefois mieux réparties, globalement plus faibles et, surtout, les secteurs aujourd'hui fortement exposés aux nuisances de l'approche finale seront partiellement soulagés.

⁸ Convention sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontalier.



Source : Office Fédéral de l'Aviation Civile, 2005.
Nouveaux itinéraires ILS pour l'approche d'EuroAirport.

L'échec récent des négociations entre l'aéroport de Zurich et l'Allemagne, que la presse a régulièrement attribué à une détermination zurichoise⁹ issue d'une vision irréaliste des conditions actuelles, reste dans les mémoires et il constitue une issue que l'exploitant de l'aéroport aussi bien que les pouvoirs politiques veulent éviter.

Lors de la consultation sur l'ILS, l'Office fédéral de l'aviation civile, (OFAC) a pris une position favorable, en soulignant les aspects positifs de cet équipement pour la sécurité, mais l'Office fédéral a « néanmoins toujours insisté dans les pourparlers avec les autorités françaises pour que l'ILS ne soit utilisé [que ...] lorsque les conditions de vent l'exigent, et non pour augmenter le nombre d'approches par le sud » (OFAC, 2005).

Perspectives

L'EuroAirport s'attend à accueillir plus de 4 millions de passagers en 2006, ce qui signifierait une croissance de près de 30%, pour un nombre de vols équivalent, voire moindre à 2005.

⁹ Un premier accord visant à limiter les nuisances en Allemagne avait été conclu entre les ministres des transports suisse et allemand, mais, sous la pression zurichoise, le parlement suisse a refusé de le ratifier. Les conditions qui ont par la suite été imposées par l'Allemagne, soutenue par la loi européenne, se sont avérées bien plus désavantageuses pour Unique et pour les riverains suisses.

Suite à la publication le 21 mai 2006 dans le Journal Officiel de la République Française de l'arrêté¹⁰ sur l'implémentation du système d'atterrissage aux instruments en piste 34 (ILS 34), l'EuroAirport a entrepris les procédures de consultations en vue de à l'exécution des travaux. La mise en service du système ILS 34 à est prévue pour fin 2007.

3. EVOLUTION DE LA COMPAGNIE NATIONALE

Les aéroports offrent des prestations aux compagnies aériennes, mais ces dernières n'ont guère de comptes à rendre : par tradition, elles n'ont pas à remplir d'exigences de fidélité au-delà d'un, voire trois mois. Par conséquent, pour saisir les stratégies des aéroports suisses, il faut tenir compte du comportement d'un acteur de taille, la société Swiss, qui a subi non moins de 4 restructurations en 3 ans, précédées de la faillite et du démantèlement du groupe SAir.

Swiss est le nom de la nouvelle compagnie créée en mars 2002 à partir des restes de Swissair, l'exploitant aérien de SAir Group, ont qui a été greffée sur l'ancienne compagnie régionale Crossair, dont le siège était l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse. Crossair était de taille modeste, mais en bonne santé. Cette opération financière et médiatique a permis de sauver environ 30'000 emplois, mais elle laisse aussi les créanciers se partager une coquille vide. Toutefois, même recapitalisée pour plus de 2,5 milliards d'Euro (4 milliards CHF) Swiss reste en difficulté, ne parvenant ni à trouver un marché porteur (oscillant entre luxe et low cost), ni à juguler les problèmes de personnel. La compagnie supprime 300 emplois en novembre 2002, puis 700 en janvier 2003, puis 3000 en juin 2003. En été 2004, un ex-cadre de Lufthansa, Christoph Franz, est nommé à la direction de Swiss. Un an plus tard, il annonce entre 800 et 1000 licenciements dans l'année à venir, puis, le 18 mai 2005, il annonce que Swiss sera vendue à Lufthansa pour quelques dizaines de millions d'Euros alors que, selon des analystes, (E. Garessus, Le Temps, 19.3.2005) sa valeur en bourse était d'environ 350 millions d'euros et sa valeur de liquidation 600 millions d'Euros. Mais la décision était aussi hautement politique : il fallait trouver un repreneur rapidement car la Confédération tenait absolument à éviter de devoir recapitaliser encore une fois la Swiss (T. Meyer, Le Temps, 26.3.2005).

Dans ces circonstances, on comprend que la tâche de planification des activités des aéroports s'avère particulièrement délicate : ils ne peuvent pas compter sur la stabilité d'une compagnie nationale car celle-ci non seulement a changé de stratégie et de tactique plusieurs fois par année, mais encore elle a perdu des plumes à maintes reprises, sans crier gare. Finalement, elle doit renoncer à son indépendance, mais elle n'est pas encore en mesure d'établir des perspectives à moyen terme.

4. REGULATION DU TRANSPORT AERIEN

4.1 Nouvelles concessions

L'organe régulateur du transport aérien est l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), qui fait partie du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication

¹⁰ Publication accompagnée d'un avis relatif à l'accord franco-suisse du 10 février 2006 sur les modalités d'utilisation des pistes et de suivi des mesures visant à réduire l'impact sur l'environnement.

(DETEC). Les exploitants des aéroports doivent obtenir de ces autorités une *concession* qui leur confère le droit de prélever des taxes en échange de leurs prestations. La concession ne comporte aucune disposition sur les futures modalités opérationnelles de l'aéroport. Par contre elle oblige l'exploitant à mettre à la disposition des usagers (passagers, compagnies, autres clients) l'infrastructure nécessaire.

Le 31 mai 2001, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a octroyé de nouvelles concessions d'exploitation aux aéroports de Genève et Zurich. D'une durée de cinquante ans, elles ont pris effet le 1er juin 2001. Un aspect intéressant est que pour obtenir ces concessions, les exploitants ont dû établir un programme de développement écologique de la mobilité pour le personnel et les passagers.

4.2 Nouveaux règlements d'exploitation

Les modalités opérationnelles de l'aéroport sont définies par le concessionnaire dans un « *règlement d'exploitation* » qui doit être approuvé par l'OFAC. Ce règlement régit tous les aspects opérationnels de l'aéroport, notamment son organisation, ses heures d'ouverture, les procédures d'approche et de décollage, l'utilisation des installations par les passagers, par les avions, par les véhicules terrestres ainsi que par les autres usagers. Ce règlement peut être modifié en tout temps pendant la durée de validité de la concession.

Le nouveau règlement d'exploitation pour Genève a été octroyé, par contre celui de Zurich est encore en phase de définition car les modalités d'approche évitant de survoler le territoire allemand ne sont pas encore figées.

4.3 Planification nationale: Plan sectoriel de l'infrastructure aérienne

La stratégie nationale s'exprime au travers du Plan sectoriel de l'infrastructure aérienne (PSIA).

Le PSIA est l'instrument de planification et de coordination de la Confédération en matière d'aviation civile. Instrument relevant de l'aménagement du territoire, le PSIA comporte aussi une partie conceptuelle de politique aéronautique, ce qui en fait également un instrument de la politique des transports.

4.4 Monitoring national : la politique aéronautique 2004

Le « rapport sur la politique aéronautique 2004 » (2005) dresse un panorama des outils dont dispose le Conseil fédéral dans le domaine de l'aviation. Il présente la vision de la Confédération et sa concrétisation sous forme de « principes directeurs » touchant le transport aérien, les aérodrômes, les services de la navigation aérienne, l'industrie et la formation aéronautiques.

Priorités

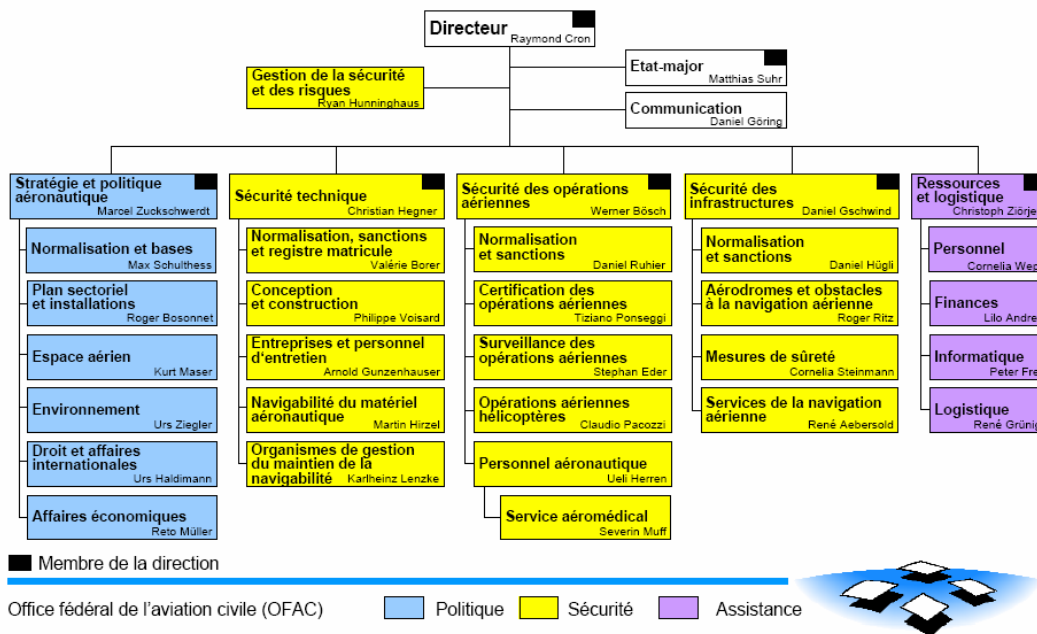
Le gouvernement argumente que la politique aéronautique est guidée par des impératifs du développement durable. Il a mis la priorité sur les tâches suivantes :

- Politique des transports coordonnée : ... La politique aéronautique doit être harmonisée avec la politique d'aménagement du territoire et un système de prévention des conflits devra être mis en place (*ndlr : résoudre le conflit entre Zurich et l'Allemagne*).
- Optimisation de l'infrastructure aéronautique: il convient de mettre en œuvre tous les moyens techniques pour optimiser les infrastructures et les avions (*ndlr : équipement pour les accès par la Suisse aux aéroports de Bâle- Mulhouse et de Zurich, ainsi que celui de certains aéroports régionaux*)... privilégier l'utilisation optimale des infrastructures existantes plutôt que construire de nouveaux équipements.
- Harmonisation avec la politique européenne des transports: la politique suisse de transport aérien doit être harmonisée avec celle de l'Europe. Ceci requiert également une implication active en faveur d'une politique des transports durable en Europe.
- Vérité des coûts: l'aviation civile doit couvrir elle-même ses coûts de fonctionnement et les coûts externes [...].
- Transports publics: la priorité doit être accordée au transport aérien public.
- Solidarité sociale: l'objectif consiste à assurer un raccordement adéquat de toutes les régions du pays, de renforcer la sécurité aérienne et d'accorder aux personnes concernées la possibilité d'intervenir sur les questions de transport aérien afin qu'elles puissent faire part de leurs griefs à qui de droit.

Le rapport contient aussi un volet d'application dans le domaine écologique, qui vise à réduire les atteintes aux personnes et à l'environnement, tant au niveau des nuisances sonores que des émissions polluantes et à effet de serre.

4.5 Restructuration de l'Office fédéral de l'aviation civile

L'OFAC a été fondamentalement restructuré durant la période 2004-2004. Ses activités font maintenant une distinction stricte entre les activités liées à la sécurité, notamment la surveillance, et celles spécifiques à la politique aéronautique. Raymond Cron, le nouveau directeur de l'OFAC (depuis mai 2004) est ingénieur en bâtiment, avec une spécialisation en gestion industrielle.



Source : Office fédéral de l'aviation civile.
Nouvelle organisation de l'office de réglementation de l'aviation suisse.

4.6 Suiss-Europe

Les services de navigation aérienne au-dessus du territoire helvétique sont assurés par le prestataire suisse, Skyguide, dont le pouvoir, autrefois monopolistique, a diminué suite au renforcement d'Eurocontrol en 1997 et à l'introduction de systèmes communs en Europe. Ce changement a certes engendré une perte de suprématie au niveau national, mais il a aussi permis des diminutions de coûts, allant ainsi dans le sens de la stratégie européenne visant à accroître l'efficacité du système d'exploitation aérienne de toute l'Union.

Eurocontrol

Depuis 1992 la Suisse fait partie d'Eurocontrol, autorité de contrôle des vols internationaux dans l'espace aérien des Etats membres de l'Union européenne. Outre le contrôle proprement dit, Eurocontrol a aussi pour mission d'établir des stratégies de développement à moyen terme, de faciliter l'harmonisation des systèmes européens, de fournir des prestations de formation et de recherche dans le domaine de la gestion du trafic aérien, ainsi que de prélever des redevances de route. La tâche d'Eurocontrol concerne non seulement les activités militaires, mais aussi le trafic civil.

Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)

La Suisse est aussi membre de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) une organisation plus ancienne qu'Eurocontrol, mais dont le rôle principal a été repris par cette dernière. Actuellement, la CEAC exerce n'exerce plus qu'une influence relativement modeste sur la politique européenne : elle assume surtout un lien avec les nouveaux membres ainsi qu'avec les pays de l'Europe centrale et de l'Est, dont elle compte historiquement de nombreux membres.

Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

Au-delà de l'Europe, la Suisse est représentée à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) par l'intermédiaire de la communauté d'intérêt appelée Groupe ABIS (Austria-Benelux-Ireland-Switzerland). L'OACI est une organisation des Nations Unies qui compte 188 Etats membres. Son activité touche aussi bien le droit aérien que les techniques de navigation et l'assistance technique.

L'OACI a pour objectif de promouvoir le développement du transport aérien international, d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale. Elle élabore des normes et des recommandations techniques, en harmonisant le droit aérien. Depuis peu, elle assume également des tâches de surveillance des standards de sécurité technique et de prévention du terrorisme.

5. CONCLUSIONS

5.1 Deux stratégies

Les trois aéroports internationaux de Suisse (y compris l'installation binationale de Bâle-Mulhouse) poursuivent deux stratégies diamétralement opposées. Genève et Bâle optent pour une croissance basée sur des prestations à fort rapport qualité-prix dans sur deux marchés, l'accueil « standard » et celui « simplifié », qui est le répondant « exploitant d'aéroport » à la stratégie « low cost » des carriers. Zurich, par contre, fixe des tarifs élevés pour rentabiliser des installations surdimensionnées et prévoit de poursuivre sur cette voie. Cette stratégie bénéficie en premier lieu des apports de la compagnie Swiss, qui y fait passer plus de 9 millions de passagers par année.

Les raisons de cette stratégie unique sont historiques : Zurich, anciennement siège du groupe SAir qui comprenait l'exploitant Swissair, avait entrepris un programme d'expansion substantiel qui devait répondre aux attentes d'un groupe SAir qui affichait une ambition puissante en Europe. Mais, les sociétés du groupe SAir ont dû être liquidées et Swissair a été mise en faillite. Une nouvelle société d'exploitation aérienne, nettement plus modeste, Swiss, a été créée, mais son activité ne comble de loin pas le vide laissé par Swissair et les sociétés affiliées à l'ex-groupe SAir. Swiss siège officiellement à Bâle, mais c'est à Zurich qu'elle concentre les 4/5 de ses vols. Ce faisant, elle génère plus de la moitié des passagers de Zurich.

5.2 Variations pour un « carrier »

Swiss a été vendue à Lufthansa au printemps 2005. On peut dès lors se demander, de manière tout à fait théorique, ce qui se passerait si Lufthansa contraignait Swiss à utiliser une plate-forme plus économique : qu'advierait-il si Swiss quittait Zurich ?

Scénario 1 : *l'expatriation*. Si Swiss déplaçait ses vols de Zurich dans un pays voisin, par exemple à l'aéroport de Munich, en Allemagne, alors l'aéroport de Genève deviendrait le premier aéroport de Suisse, avec 9,5 millions de passagers par an, suivi de Zurich, avec un peu moins de 9 millions, puis Bâle avec environ 3,5 millions.

Scénario 2 : *la répartition nationale*. Swiss pourrait aussi déplacer ses vols sur le deux aéroports économiques du pays : en utilisant les prestations « standard » de Genève et Bâle, à 15 Euros au lieu

de 25, elle dégagerait des économies approchant les 100 millions d'Euros, mais, surtout, si elle recourait partiellement à des services « simplifiés » à 10 Euros, par exemple pour une moitié de ses vols, les économies atteindraient pratiquement cent cinquante millions d'Euros par an.

Scénario 3 : *le transfert à Bâle*. Si Swiss reportait tous ses vols de Zurich sur Bâle, alors ce serait la plate-forme rhénane qui deviendrait le plus important aéroport de Suisse, avec environ 13 millions de passagers par an. Le second serait Genève, avec 9,5 millions, puis Zurich arriverait en dernière position, avec un peu moins de 9 millions. Les trois aéroports auraient alors une activité d'intensité relativement similaire.

Le but de cet expérience de pensée n'est pas de spéculer sur un avenir que personne ne souhaiterait, mais plutôt de montrer à quel point le système de transport aérien est sensible à une variable : la localisation principale du « carrier » Swiss. On peut argumenter qu'un tel déplacement est irréaliste. Certes, mais la stratégie qui a conduit à la chute du groupe SAir – pourtant dirigée et exécutée par des professionnels – a été décrite (*a posteriori*) par les milieux spécialisés comme irréaliste et les événements qui ont eu lieu ont paru hallucinants aux yeux des citoyens. Ils se sont pourtant avérés, pour le moins, *possibles*. De même, en optimisant les créneaux horaires et le remplissage des avions, il est possible de faire passer une quinzaine de millions de passagers à Genève et quelque 8 millions à Bâle (scénario 2) ainsi que (à la limite) 13 millions de passagers à Bâle (scénario 3)... étant donné que cet aéroport est en phase de s'équiper d'un système d'aide au pilotage (ILS).

6. REFERENCES

Politique et nationale et régulation

Administration fédérale. Source : http://www.admin.ch/cp/f/3b14c720_1@fwsrv.g.bfi.admin.ch.html

GARESSUS Emmanuel, Swiss vaut un milliard de francs au sein d'une alliance. Le prix offert par Lufthansa est amoral et inacceptable, Le Temps, Economie, 19 mars 2005.

GULDIMANN Werner, Rapport sur la politique aéronautique suisse (1980).

MEYER, Thierry, Comment Hans-Rudolf Merz a imposé la vente de Swiss, Le Temps, Suisse, 26.03.05.

OFAC, La politique suisse 1993 – 2010 en matière de contrôle de la circulation aérienne, OFAC, mai 1993.

Rapport du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale sur l'organisation du trafic aérien suisse et la politique suisse des communications aériennes (1953).

Restructuration de l'Office fédéral de l'aviation civile.

Source : <http://www.aviation.admin.ch/index.html?lang=fr>

Swiss International Airport Association (SIAA), Rapport « Importance économique des aéroports nationaux en Suisse », Zurich/Berne, 2 juin 2003.

York Aviation study: «The social and economic impact of airports in Europe» (2004).

Zurich

2005 Environmental report, Zurich, 2006.

www.uniqueairport.com/environment

Unique Cargo Marketing, 2005.

Bâle

Source fédérale : <http://www.aviation.admin.ch/imperia/md/content/bazl/aktuell/medienmitteilungen/101.pdf>

EuroAirport : textes de l'arrêté ministériel et accord franco-suisse.

<http://www.legifrance.gouv.fr/WAspad/RechercheDernierJo>

<http://www.aviation.admin.ch>.

Genève

In : <http://www.geneve.ch/fao/2004/20040507.asp>

In: (<http://www.gva.ch/fr/env/rapport/2002/MESSAGE.pdf>) rapport environnemental,

ANNEXE

Objectifs écologiques de la politique aéronautique

(Sélection)

« Il convient de réduire à long terme les atteintes à l'environnement aussi bien à l'échelon local que régional, de préserver les ressources et de contribuer à la baisse de la pollution

Concrètement, il convient de :

- réduire les nuisances sonores occasionnées par le trafic aérien et tenir compte des impératifs concernant l'aménagement du territoire;
- accorder un assouplissement des valeurs limites d'exposition au bruit uniquement au niveau des aéroports concernés par le transport aérien public;
- réduire les émissions polluantes imputables au trafic aérien (oxyde d'azote NOx, ozone O3, particules fines PM10) ainsi que les rayonnements non ionisants (NIS);
- réduire l'imperméabilisation des sols occasionnée par les infrastructures ainsi que les atteintes aux paysages, au cadre de vie et aux cours d'eau;
- prendre en compte, dès le début et dans sa globalité, la protection de l'environnement au moment de la planification des constructions et des installations ainsi que de l'exploitation des installations aéronautiques;
- revaloriser sur le plan écologique les surfaces non utilisées dans le périmètre de l'aéroport – en tant compte des prescriptions de sécurité propres au transport aérien et des exigences en matière d'aménagement;
- promouvoir – dans les limites des ressources financières octroyées par le Conseil fédéral et le Parlement – la recherche et le développement dans le domaine de l'aviation tout en visant une politique de transport durable;
- diminuer l'exploitation des sources d'énergie non renouvelables et promouvoir le rendement énergétique; et
- réaliser les objectifs de Kyoto, c'est-à-dire réduire la pollution atmosphérique par les émissions de CO2, les émissions d'autres gaz à effet de serre ainsi que les émissions de gaz appauvrissant la couche d'ozone ».